Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8258**

16. Wahlperiode 20. 02. 2008

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Lothar Bisky, Eva Bulling-Schröter, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

Havel und Spree nachhaltig schützen und das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 überprüfen

Flüsse sind Lebensadern. Sie bieten einer Vielzahl seltener oder vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Gleichzeitig werden Flüsse schon seit Jahrhunderten wirtschaftlich genutzt – zur Energiegewinnung, zur Wasserentnahme oder als Verkehrsadern. Diese Nutzung bringt ökologische Schäden mit sich. Der Ausbau der Flüsse für die Binnenschifffahrt hat oft dramatische ökologische Folgen. Gewässerlandschaften zwischen Elbe und Spree sind seit 1992 stark vom Ausbau der Flüsse betroffen.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 1992 hat die Bundesregierung ihren Willen bekundet, die Wasserstraße Wolfsburg–Magdeburg–Berlin auf 280 Kilometer Länge als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17) für die größte Binnenschiffsklasse (Rheinschiffe) auszubauen. Vom Ausbau betroffen sind Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal, mittlere Havel, Sacrow-Paretzer-Kanal, Teltowkanal, Britzer Zweigkanal, Spree und Westhafenkanal.

Inzwischen ist die Flusslandschaft zwischen Elbe und Oder teilweise ausgebaut oder in Ausbau, so dass sie in ausreichendem Maße als Binnenwasserstraße für Gütertransporte genutzt werden kann. Eine effiziente Nutzung dieser vorhandenen Infrastruktur bietet die Möglichkeit, auf weitere Schritte zum Ausbau der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder zu verzichten und damit unnötige Eingriffe in den Natur- und Wasserhaushalt zu vermeiden.

Zudem hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass der Ausbau der Havel-Wasserstraßen nicht in der geplanten Weise zu realisieren war. Mit mehr als 30 Mitgliedsorganisationen ist seit 1992 das Aktionsbündnis gegen den Havelausbau aktiv. Es konnte mehrfach bewirken, den Belangen des Naturhaushalts Gewicht zu geben und flussbauliche Maßnahmen erheblich zu reduzieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verbesserungen wurden für die Schifffahrt zwischen Magdeburg und Berlin seit 1990 erreicht?
2. Welcher Realisierungsstand für die einzelnen Planungsabschnitte des Projekts VDE 17 zwischen Magdeburg und Berlin ist bislang erreicht, und zu welchen Terminen erwartet die Bundesregierung die Planfeststellungsbeschlüsse für die noch ausstehenden Ausbauschritte?

3. Wie hoch sind die bisher entstandenen Kosten für die einzelnen Bauabschnitte des Projekts VDE 17, welche Kosten kalkuliert die Bundesregierung für die Realisierung des gesamten Projekts VDE 17, wie verteilen sich diese Gesamtkosten auf die einzelnen Planungsabschnitte, und welche Kostengliederung kann die Bundesregierung für die einzelnen Planungsabschnitte benennen?

4. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten – bitte jeweils mit und ohne Umschlagkosten angeben – für den Transport pro Tonne und Kilometer im Güterfernverkehr für Lkw, Bahn und Binnenschiffe?

5. Wie hoch sind die durchschnittlichen Transportkosten pro Tonne und Container zwischen Berlin und Hamburg, Berlin und Magdeburg sowie Berlin und Duisburg?

6. Welche Positionen der Brandenburger Landesregierung und des Berliner Senats sind der Bundesregierung zum geplanten Ausbau der mittleren Havel bis zur Spreemündung bekannt?

7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der in der Antwort auf eine Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/5545, Antwort zu Frage 1) erwähnten Analyse der Grundlagen für veränderte Niederschlags-/Abflussverhältnisse für das VDE 17 und die Zukunft der Binnenschifffahrt im Raum Berlin-Brandenburg insgesamt?

8. Wie hat sich das Aufkommen im Güterverkehr mit Binnenschiffen zwischen Magdeburg und Berlin (Versand und Empfang Berlin und Brandenburg insgesamt sowie für die einzelnen Planungsabschnitte) seit 1992 entwickelt?

9. Welchen Transportbedarf sieht die Bundesregierung in der Region Berlin-Brandenburg für das Projekt VDE 17 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung bis 2025“ vom November 2007?

   a) Für welche Güterarten wird ein zusätzlicher Transportbedarf per Binnenschiff prognostiziert?

   b) In welchen Größenordnungen wird jeweils mit zusätzlichem Transportbedarf gerechnet?

   c) Unter welchen Umständen wäre dieser Transportbedarf auch mit dem aktuellen Ausbaustand von Havel und Spree gedeckt?

10. Wie viele Großschubverbände mit einer Länge von 185 Metern und wie viele Großmotorgüterschiffe mit einer Abladetiefe von mehr als 2,20 Meter sollen laut der Prognose, die dem Projekt VDE 17 zugrunde liegt, die Wasserstraßenverbindung von der mittleren Havel bis zur Spreemündung künftig nutzen?

    a) Um wie viel mehr Tonnenkilometer als heute würde die Transportleistung damit gesteigert werden?

    b) In welchem Umfang würden damit tatsächlich Transportleistungen vom Lkw auf das Binnenschiff verlagert werden?

11. Wie ist die Anbindung des Projekts VDE 17 über den Oder-Havel-Kanal zu bewerten, insbesondere hinsichtlich des Beladungsgrades, den Großschubverbände und Großmotorgüterschiffe auf Fahrten von und nach Stettin haben müssten?

12. Wie viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten sind durch den geplanten Ausbau der mittleren Havel bis zur Spreemündung betroffen, und wie viele davon wären durch die Veränderung dieser Flusslandschaft vom Aussterben bedroht?

13. Wie gedenkt die Bundesregierung die erheblichen Eingriffe in die Landschafts- und Flussökologie auszugleichen, da die Uferlandschaft der mittleren Havel zu etwa 90 Prozent Flora-Fauna-Habitat-Gebiet ist und zudem eine Verschlechterung der Gewässerökologie nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie nicht zulässig ist?

   a) Welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind für die absehbaren Eingriffe in den Naturhaushalt konkret vorgesehen?

   b) Welche konkreten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt hätte der geplante Ausbau der mittleren Havel bis zur Spreemündung?

   c) Welche Erkenntnisse liegen zu den Auswirkung des geplanten Ausbaus auf die breiten Röhrichtbestände der Flachlandflüsse Havel und Spree vor, falls es wegen des geringen Flussgefälles zum Trockenfall von Röhricht und Feuchtgebieten kommen sollte?

   d) Wie sind bei einer Stauregulierung der Flüsse Havel und Spree die Auswirkungen auf die Wasserqualität zu bewerten, und wären diese mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie vereinbar?

   e) Wie würde sich eine Änderung des Wasserhaushalts auf die vorhandene Fauna und Flora auswirken, und welche Studien und Untersuchungsergebnisse liegen der Bundesregierung dazu vor?

   f) Welche Auswirkungen hätte eine Veränderung des Wasserhaushaltes im Havelland auf die Trinkwasserversorgung in Berlin und im Land Brandenburg, und welche Studien und Untersuchungsergebnisse liegen diesbezüglich der Bundesregierung vor?

Berlin, den 18. Februar 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333